

**Bilan du débat  
public  
sur le projet  
de prolongement  
de l'A12**

Établi par le président  
de la Commission nationale  
du débat public

> 3 mars au 17 juin 2006

**DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT  
DE L'AUTOROUTE A12.**

**BILAN ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT  
DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC.**

« Il n'est pas de problème qu'une longue inaction ne finisse par résoudre ». Cette formule ne se vérifie pas toujours et, si l'on en croit les témoignages entendus au cours du débat public sur le projet de prolongement de l'autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux et les Essarts-le-Roi, dans les Yvelines, l'inaction des pouvoirs publics depuis une quarantaine d'années a au contraire abouti dans ce secteur à la multiplication et à l'aggravation des problèmes pour la population.

En effet, c'est dès 1965, au moment de la création de Saint-Quentin-en-Yvelines, que le prolongement de l'A12 était prévu en tant qu'élément structurant du développement de cette ville nouvelle et c'est dès 1976 que le projet était inscrit au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France ; depuis lors, des études successives ont déterminé des variantes de tracés possibles, retenues ou écartées au fil de diverses concertations, sans jamais aboutir à une décision définitive ni a fortiori à un début de réalisation.

Le résultat est que l'A12, s'arrêtant à Bois d'Arcy, est prolongée vers Rambouillet par la RN 10 qui, dans sa première partie, la traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines (Trappes...), est devenue une voie rapide de mauvaise qualité cumulant les fonctions de transit, d'échange et de desserte interne ; l'importance de ces trafics ainsi additionnés a de nombreuses conséquences défavorables : coupure entre les quartiers d'une même commune situés de part et d'autre, insécurité, bruit et pollution de l'air, saturation de la circulation qui se reporte sur les voiries secondaires...

On a pu entendre tout au long du débat public des personnes décrire les nuisances ainsi subies en termes passionnés, voire agressifs, qui révélaient leur exaspération.

Cette situation a eu une autre conséquence sur le débat public, déjà constatée dans d'autres débats lorsqu'il s'agissait de projets anciens, ayant fait l'objet d'hypothèses successives rejetées les unes après les autres : les positions des acteurs ont eu le temps de se figer et de se durcir, elles se définissent souvent les unes par rapport aux autres, les unes contre les autres, et chacun a tendance à « bétonner » préventivement, à refuser toute nuance de crainte de s'affaiblir.

On l'a constaté avant même que le débat ne commence : après l'audit des grandes infrastructures de transport réalisé en 2002-2003 par le Conseil général des ponts et chaussées et l'Inspection générale des finances, qui avait conclu qu'il fallait remédier rapidement à la situation constatée, le Ministre de l'équipement a relancé le projet au printemps 2004 ; dans les mois qui ont suivi, on a pu enregistrer les réactions émanant d'associations, de collectivités ou du Parc Naturel Régional : manifestation, pétitions... Les positions déjà exprimées antérieurement étaient réaffirmées avec force et elles le seront de nouveau pendant le débat public, sans que puisse s'instaurer l'esprit de dialogue qui devrait en être la marque.

.....

Ce débat public a été décidé le 6 Juillet 2005 par la Commission nationale du débat public qui avait été saisie le mois précédent par le Ministre de l'équipement ; la Commission nationale s'est fondée sur deux séries d'éléments :

- d'une part, le fait que, même si le dossier de saisine donne au projet des objectifs à caractère essentiellement local, ce dernier figure depuis une trentaine d'années dans les documents de planification (SDAU puis SDRIF) de la région Ile-de-France, qu'il apparaît ainsi comme un élément du système de transport francilien – qui est lui-même un facteur essentiel d'efficacité du système d'échanges national,
- d'autre part, et c'est un point sur lequel la CNDP, garante de la participation du public, se doit d'être toujours vigilante, la place faite à l'information et à l'expression de la population au cours des consultations qui ont eu lieu précédemment ne peut être considérée comme suffisante.

D'autre part, afin de garantir que le débat public s'engage sur la base d'une information claire et complète, la CNDP précise dans la même décision que le dossier du débat - que le maître d'ouvrage doit préparer à l'intention du public - ne sera considéré comme suffisamment complet que lorsqu'il comportera des précisions supplémentaires sur différents points : prévisions de trafic ou faisabilité de certaines variantes de tracés (que le dossier de saisine signalait comme étant l'objet d'études en cours ou à engager), présentation affinée des hypothèses d'aménagement sur place de la RN10 – qui n'étaient qu'esquissées dans le dossier de saisine mais dont la CNDP savait par les prises de position déjà citées qu'elles seraient défendues avec insistance par certains acteurs.

Le dossier du maître d'ouvrage sera en fait complété par beaucoup d'autres éléments, soit de sa propre initiative, soit à la suite de questions posées par le public ou des demandes formulées par la commission particulière du débat public (CPDP), presque jusqu'à la fin du débat ; les études, cartes, réponses, notes.... seront toutes mises au fur et à mesure sur le site Internet de la CPDP et ainsi directement accessibles par tous.

...

La Commission nationale avait, lors de la même séance de Juillet, désigné M. Gilbert CARRERE comme Président de la commission particulière chargée de préparer puis d'animer ce débat public ; celui-ci commença à prendre les contacts utiles à la rentrée de Septembre ; il poursuivit ensuite avec les trois personnes qu'il proposa à la CNDP pour compléter sa Commission : Mme Elizabeth PELEKHINE, M. Francis BEAUCIRE, M. Pierre-Gérard MERLETTE. Cette CPDP, finalement plus restreinte qu'il n'avait été prévu initialement, compensa son format restreint par un engagement de chacun et une cohésion remarquable sous l'impulsion d'un Président particulièrement expérimenté ; je renouvelle à chacune et à chacun mes remerciements pour tout le travail qu'ils ont accompli au long de ces quelques mois.

.....

Sur les propositions de M. CARRERE, la CNDP décide lors de sa séance du 1er Février 2006 de considérer le dossier proposé par le maître d'ouvrage comme suffisamment complet et arrête le calendrier et les modalités du débat public : celui-ci se déroulera du 3 Mars au 17 Juin 2006 ; il comportera 12 réunions publiques, la première devant avoir lieu le 7 Mars. En fait ce programme devra être modifié pour diverses raisons : un retard dans l'impression de documents obligea à repousser la première réunion jusqu'au 23 Mars, et à décaler en conséquence les suivantes ; ensuite l'affluence aux deux premières réunions (600 et presque 500 personnes) - très supérieure aux chiffres attendus – et aux capacités des salles retenues - obligea à modifier les lieux et parfois les dates des réunions suivantes pour disposer de capacités d'accueil suffisantes ; une réunion supplémentaire sera ajoutée...

La gamme habituelle des moyens d'information est mise en place : un dépliant d'information sur le débat public et la CPDP et une synthèse (en 8 pages) du dossier du maître d'ouvrage, tous les deux diffusés à 100 000 exemplaires dans la zone d'influence du projet ; un dossier complet du maître d'ouvrage (en 80 pages) tiré à 7 000 exemplaires et diffusé initialement à tous les acteurs « institutionnels » (collectivités, acteurs économiques, associations) identifiés pendant la phase de préparation, puis adressé ensuite aux particuliers qui en faisaient la demande ; deux numéros en Avril et Juin du « journal du débat » tirés à 50 000 exemplaires, adressés aux institutionnels et aux abonnés et distribués en un certain nombre de lieux publics ; les affiches pour annoncer le débat et les réunions publiques ; le site Internet ouvert au début du débat et ensuite abondamment alimenté par les documents complémentaires, les contributions des participants, et nourri de l'actualité du débat (verbatim des réunions...).

Il faut ajouter l'exposition itinérante mise à disposition des collectivités (une soixantaine de journées de présentation en 10 lieux différents) et de deux grandes entreprises (Bouygues et Renault) où elles ont eu un grand nombre de visiteurs.

Il est juste enfin de dire que, si la presse nationale s'est assez peu intéressée à ce débat public, la presse locale a rendu compte très régulièrement non seulement de l'actualité du débat mais des questions de fond et des prises de position des différents acteurs.

...

Les moyens d'expression ont eux aussi été divers : il y a eu les treize réunions publiques déjà citées, auxquelles il faut ajouter les 9 réunions organisées à l'initiative de tiers (élus ou organismes consultatifs) et auxquelles la CPDP était invitée ; au total le nombre de participants à ces réunions peut être évalué à environ 7 000 ce qui est l'un des chiffres les plus élevés enregistrés pour un débat public.

Le système de questions-réponses a été, il faut bien le dire, un peu dépassé par son succès et les services de l'équipement ont eu du mal à faire face : à la clôture du débat, 1000 questions avaient reçu une réponse, mais 255 étaient encore en attente.

D'autre part, sont parvenus par différentes voies plus de 1 551 avis et 145 contributions ; 19 contributions particulièrement substantielles et argumentées émanant d'institutions (collectivités, organismes économiques ou associations) ont été retenues

et publiées sous forme d'un « cahier d'acteur » (les 7 premiers tirés à 20 000 exemplaires et les 12 suivants à 10 000 exemplaires). Enfin le site Internet, à la fois vecteur d'information et lieu d'expression, a reçu plus de 35 000 visites, chiffre lui aussi remarquable.

...

On le voit par ces quelques indications, la participation à ce débat public a été forte, soutenue jusqu'au bout (il y avait encore plus de 700 personnes à la dernière réunion). Il faut ajouter deux choses, que les chiffres ne disent pas :

- Cette participation a été très diversifiée ; les habitants de la zone concernée ont été très présents, mais des questions ou des avis sont parvenus de plus loin dans la région parisienne, voir exceptionnellement au delà ; si les chefs d'entreprise individuellement se sont peu exprimés en tant que tels, leurs représentants officiels, les compagnies consulaires, ont exprimé les préoccupations et les attentes des milieux économiques ; les associations – on en a identifié une soixantaine – ont été très présentes et très actives ; enfin, alors que dans certains débats les élus sont assez discrets, ils ont été ici à la fois très présents et très intervenants – trop au gré de certains et l'on a entendu des personnes protester que les élus avaient tendance à monopoliser la parole, alors que le débat public était fait pour le public.

Rappelons donc quelques principes élémentaires du débat public, ce qui sera l'occasion de préciser la signification du principe d'équivalence : le débat public est destiné à permettre que s'exprime la population, les citoyens, sans distinction et sans exclusion ; tout un chacun a un droit équivalent à prendre la parole et il n'y a pas de titre qui confère un privilège<sup>1</sup>; chacun ayant ce droit, un élu a le même droit que toute autre personne d'intervenir, et il serait paradoxal qu'il ait moins de droits qu'un autre citoyen ; mais naturellement, il doit respecter les règles que la CPDP aura fixées et fera respecter à égalité par tous (respect du temps de parole par exemple).

Certains de ces principes ayant été un peu perdus de vue, la CPDP a dû les rappeler ; elle l'a fait, très opportunément, par un communiqué un peu solennel (22 Mai).

- Ce que les chiffres ne disent pas non plus, et que les comptes-rendus écrits disent mal, c'est l'ambiance du débat, qui a été souvent vive, passionnée, réactive et où certains ont malheureusement montré leur incapacité à écouter l'autre, leur refus d'accepter des positions différentes des leurs. Mais il faut en retenir aussi que ce climat tendu était révélateur des difficultés ressenties par les riverains de la RN10 et qu'il exprimait une opposition à caractère social entre les habitants des quartiers souffrant de la saturation de la route nationale et ceux vivant dans un cadre naturel mieux préservé.

.....

Au-delà d'un point de vue qui fait l'unanimité et par lequel je commencerai, rendre compte du contenu de ce débat est difficile pour plusieurs raisons :

- parce que, malgré l'effort d'organisation fait par la CPDP pour l'ensemble du débat (avec des thèmes affectés à chaque réunion) et pour le déroulement de chaque réunion, l'indispensable part de liberté dans le débat fait que les questions ont été traitées de façon moins ordonnée,
- parce que les trois grandes questions, (la nécessité d'une réalisation, l'option à retenir, ses modalités) ont été traitées non pas successivement ou distinctement, mais ont sans cesse été liées dans une interaction permanente,
- enfin parce que, souvent, les positions étaient inspirées par des motivations qui n'étaient pas explicites.

...

**I** - Il y a unanimité pour dire que la situation est intolérable, qu'il faut faire quelque chose (et pas seulement le décider) et qu'il faut le faire vite.

La situation est intolérable pour les riverains qui souffrent de toutes les nuisances déjà décrites et de leurs possibles effets sur la santé humaine ; elle l'est pour les habitants et les responsables élus de ces communes coupées en deux ; elle l'est pour les usagers de la route nationale victimes de ses encombrements ; elle l'est aussi pour les usagers et pour les riverains des routes départementales ou communales voisines, y compris dans le Parc Naturel Régional, qui subissent l'afflux de circulation qui en résulte ; elle l'est pour les entreprises de ce secteur qui souffrent de ces difficultés de circulation et des pertes de temps qui en résultent,....

**II** - Il faut donc réhabiliter la RN10 et redonner aux habitants un cadre de vie décent, sur ce point aussi il y a unanimité ; mais à partir de là, il y a divergence.

- Pour les uns, il faut réaliser le prolongement de l'A12, car cet axe nouveau serait la seule façon de libérer la RN10 d'une part du trafic qui l'encombre. On voit que, dans cette optique, l'objectif essentiel du prolongement autoroutier est de dévier le trafic du coeur des villes. Sont favorables à cette solution les élus et les habitants des communes traversées par la route

<sup>1</sup> à cet égard, donner la parole en premier au maire de la commune d'accueil n'est pas un privilège mais une simple marque de courtoisie et le respect d'une tradition républicaine.

nationale, ainsi que les milieux économiques, qui tous estiment être les victimes d'une situation qui n'a que trop duré. Pour eux, il ne faut pas reproduire les erreurs antérieures, il faut régler le problème et non pas le déplacer, le nouveau tracé doit donc éviter toute zone urbaine : la seule solution concevable est la solution envisagée depuis l'origine, qui contourne Saint Quentin-en-Yvelines par le Sud-Est.

- Pour d'autres, il faut certes réaménager la RN10, mais sans réaliser d'infrastructure nouvelle. Les partisans de cette solution peuvent être inspirés par des raisons très différentes, des plus générales aux plus locales.

- Les uns considèrent que le temps n'est plus à réaliser des autoroutes supplémentaires : la hausse du prix du pétrole, la perspective d'épuisement de la ressource pétrolière vont conduire à une baisse de la circulation automobile. C'est dès maintenant qu'il faut adopter des comportements nouveaux si l'on veut lutter contre l'effet de serre. D'ailleurs on constate depuis quelques années une stagnation ou une baisse du trafic sur les différents tronçons de la RN10.

*A partir de là s'engage une discussion sur les perspectives d'évolution du trafic, les chiffres avancés par les services de l'équipement étant fortement contestés. Comme c'est possible et justifié lorsqu'un élément du dossier du maître d'ouvrage fait l'objet d'une controverse, la CNDP avait demandé et la CNDP avait décidé la réalisation d'une expertise complémentaire sur ce point ; malheureusement il est apparu que le cabinet d'expert retenu après mise en concurrence avait précédemment travaillé pour le maître d'ouvrage sur d'autres aspects du même dossier et qu'il ne pouvait pas être considéré comme indépendant ; il a donc fallu renoncer à cette expertise et la CPDP l'a remplacée par une réunion spéciale « à dire d'experts » où ont pu se confronter des points de vue divers ; il y a, jusqu'à un certain point, accord sur les facteurs qui pourraient influencer l'évolution du trafic automobile ; mais pas sur l'ampleur du phénomène qui pourrait en résulter, une part du public étant persuadé qu'il va y avoir une baisse sensible – c'est le « scénario de rupture » -, les experts pensant plutôt qu'il y aura une inflexion vers une moindre croissance ou une stabilisation. Cette position est saisie comme un argument par les partisans de l'autoroute nouvelle : ils font valoir que la baisse de trafic, si elle restait faible, ne rendrait pas supportable, ni d'ailleurs réalisable, un simple aménagement de la RN10. D'autres partisans de cette infrastructure nouvelle tirent argument des perspectives de développement du pôle scientifique du plateau de Saclay et du projet d'opération d'intérêt national (OIN) à l'étude sur ce même plateau ; pour eux cela entraînera inévitablement un accroissement du trafic que les seuls axes existants ne pourront absorber ; cet argument n'apparaît curieusement qu'en cours de débat, alors que les deux sujets étaient évoqués dans le dossier du débat – mais on peut regretter qu'ils n'aient pas été mieux analysés ou plus précisément définis quant à leur effets possibles, et le débat n'a pas apporté d'éléments très substantiels. Il faut ajouter que, selon l'étude commanditée par Montigny-le-Bretonneux et le PNR, l'OIN ne devrait pas avoir d'effet perceptible sur la fréquentation de la RN10.*

- D'autres s'opposent à la réalisation du prolongement de l'A12 en arguant que toute infrastructure nouvelle suscite une croissance du trafic (c'est l'effet « aspirateur ») et aggrave donc le phénomène qu'elle prétend traiter.

• Ils sont rejoints par ceux qui voient dans le prolongement de l'A12 un élément d'une liaison nationale, voir européenne, depuis l'A1 jusque vers l'A10, une députée parlant de l'esquisse d'une quatrième rocade à l'Ouest de Paris ; et ceux-là ne sont pas convaincus par les services de l'équipement que, vu à une telle échelle, le contournement de l'agglomération parisienne est assuré principalement par d'autres axes plus éloignés.

- Sont enfin opposés à tout axe nouveau ceux qui en subiraient directement l'impact : la commune de Montigny-le-Bretonneux et celles du Parc Naturel Régional (PNR) de la Haute Vallée de Chevreuse.

Il convient de noter que le Conseil Régional, dont l'absence dans ce débat public avait été remarquée et regrettée, a fait connaître sa position par une lettre de son Président à la veille de la clôture du débat. Après avoir relevé qu'au regard des objectifs visés (réduction des encombrements et des nuisances), « la création d'une nouvelle déviation autoroutière de la RN10 dans la traversée de Saint Quentin-en-Yvelines ne peut que se révéler efficace », il poursuit : « Elle laisse cependant sans réponse un certain nombre de questions portant sur le bien-fondé d'un recours à une solution aussi radicale... La question de l'opportunité du prolongement de l'A12 n'a pas été épuisée dans le cadre du débat public. En l'occurrence, il me paraît difficile de fonder l'engagement d'un projet aussi coûteux sur des bases aussi fragiles » - Il ajoute enfin, après une remarque sur les délais vraisemblables de réalisation d'une infrastructure nouvelle (« pas avant 2030 ») : « C'est donc essentiellement sur un projet ambitieux de requalification et non d'élargissement de la RN10 dans la traversée de Saint Quentin en Yvelines, accompagné de mesures d'exploitation visant à contenir, voire à alléger le trafic de la RN10, que l'Etat, en liaison avec les collectivités locales concernées, doit travailler ».

- Ajoutons une demande assez généralement formulée : celle d'un renforcement des transports en commun, qu'il s'agisse d'un développement des liaisons existantes ou de réalisations nouvelles : prolongement du RER C jusqu'à La Verrière ou de la ligne de la Défense jusqu'à Rambouillet. Pour ceux qui n'acceptent que le seul aménagement de la route actuelle, le développement des transports en commun est l'élément indispensable qui permet de répondre aux besoins de déplacements en évitant une infrastructure nouvelle.

Sur ce sujet, et comme cela a été remarqué pendant le débat, on peut regretter et même s'étonner que le STIF et la SNCF n'aient pas été présents lors des réunions où ces questions étaient évoqués, ne leur permettant pas de traiter les sujets aussi précisément qu'ils l'auraient mérité.

**III** – En ce qui concerne les tracés possibles, le débat s'est bien souvent réduit à une opposition, pas toujours très argumentée, entre les partisans d'un aménagement (mais lequel ?) de la RN10 et les partisans d'un passage, présenté comme moins perturbateur, par le milieu rural – à quoi les habitants de Montigny-le-Bretonneux faisaient remarquer qu'ils étaient concernés par les trois autres familles de tracés et que celles-ci n'étaient pas uniquement rurales.

**a)** En fait parmi les propositions du maître d'ouvrage, les solutions de la famille 2 (tracé urbain jumelé avec la voie ferrée au Nord ou au Sud de celle-ci) et de la famille 3 (tracés médians passant entre La Verrière et le Mesnil-Saint-Denis sur des secteurs de transition entre espaces urbanisés et espaces naturels) ont fait l'objet d'assez peu de questions ou d'interventions ; elles ont toutes été rejetées par les communes et les habitants concernés ; les premières ont en outre été condamnées par les acteurs économiques comme destructrices des activités économiques situées sur leur tracé et créatrices d'une barrière supplémentaire au sein ou entre des zones d'activités.

**b)** D'autres solutions ont fait l'objet au cours du débat de propositions émanant d'un particulier, d'une association, d'un organisme consultatif (le Comité de développement de l'agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines) ou enfin conjointement de Montigny-Le-Bretonneux et du Parc Naturel Régional qui ont fait procéder à une étude détaillée par un cabinet de consultants. Sauf la première, qui propose un large contournement de l'agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines par le Nord-Ouest en partant de la RN12 vers Jouars-Ponchartrain, les autres solutions alternatives combinent de différentes façons des éléments des solutions du maître d'ouvrage et comportent notamment un réaménagement de la RN10 avec le souci, surtout la dernière, de l'analyser plus finement (de faire du « sur mesure ») afin de le rendre plus acceptable.

Les services de l'équipement n'ont pu en faire qu'une analyse sommaire dans la dernière phase du débat ; pour la première solution, ils ont fait remarquer que c'était une solution envisagée autrefois, qui avait été abandonnée comme ne captant pas une part suffisante du trafic pour être efficace ; pour les autres, ils ont renvoyé aux observations contenues dans le dossier du débat à propos des parties de solutions concernées.

**c)** On est donc pour l'essentiel ramené à l'opposition RN 10 – Vallon du Pommeret, chaque solution étant défendue par ceux qui ne veulent pas de l'autre et non pour ses propres mérites.

- Ceux qui ne veulent pas d'autoroute en milieu urbain sont pour le tracé dit « historique » qui traverse, après Montigny-le-Bretonneux, des zones rurales ou naturelles qui se trouvent pour partie dans un Parc Naturel Régional et dans un site qui a fait l'objet d'un classement en 1980 ; ils estiment que les atteintes à l'environnement naturel sont limitées, et qu'elles pourraient être réduites par divers aménagements. Inversement, les défenseurs du PNR ne peuvent accepter la moindre atteinte portée à celui qui est le plus petit des PNR ; il constitue un lieu à préserver pour ceux qui l'habitent ou vivent près de lui, qui en font un lieu de promenade apprécié, mais aussi pour tous les habitants de la région parisienne ; il est depuis l'origine le complément indissoluble de la ville nouvelle et un facteur d'attractivité pour celle-ci ; enfin ils soulignent que sur 2700 sites classés, moins d'une vingtaine, donc beaucoup moins d'1 %, ont fait l'objet d'un déclassement en un siècle, et toujours pour des raisons exceptionnelles ; que vouloir engager une procédure de déclassement serait susciter à coup sûr du contentieux, sans aucune certitude d'aboutir, mais avec la certitude d'allonger les délais.

- Les solutions de transformation de la RN 10 en route express ou de réalisation de l'autoroute en tranchée couverte sous la RN 10 transformée en boulevard urbain ne sont voulues que par ceux qui refusent la solution précédente ; elles sont en revanche formellement exclues par tous ceux qui excluent une autoroute en milieu urbain. Ceux-ci soulignent en outre les difficultés de réalisation, la longueur (8 années) des travaux et les nuisances supplémentaires qui en résulteraient pour les riverains. Ils remarquent aussi que cette opération ne figure pas parmi les opérations considérées par le Gouvernement comme prioritaires et que, compte tenu de son coût, elle risquerait de ne pas être réalisée avant 2020.

Or, c'est dès aujourd'hui qu'il faut remédier à la situation ; il faudrait donc entre temps compléter les améliorations prévues à l'actuel contrat de plan (notamment couverture de 280 mètres dans la traversée de Trappes). Mais il apparaît que ces travaux « d'attente » ne seraient pas compatibles avec les travaux à réaliser ultérieurement, que ce soit pour transformer la RN10 en voie express ou pour enfoncer l'autoroute.

**d)** En ce qui concerne les sections communes aux trois familles de tracés hors RN10 :

- Montigny-le-Bretonneux : on a déjà vu les réactions qu'elle suscitait ; si un tracé neuf apparaissait indispensable, la traversée de la ville devrait être intégralement couverte afin de réduire les nuisances.

- Les Essarts-le-Roi : il y a peu d'observations sur cette portion, mais elle a été présentée comme non nécessaire (trafic trop faible) et contestée par la population agricole.

**IV** - Les impacts de la situation actuelle (pollution de l'air, bruit, dégradation du cadre de vie...) ont été beaucoup plus évoqués que les impacts futurs. Il faut cependant relever les observations faites sur :

- Les nuisances résultant des chantiers si une solution urbaine était retenue ; ceux qui les évoquent en font une raison supplémentaire de refuser une telle solution.

- Dans le même esprit, à plusieurs reprises des personnes ont dit que le passage d'un tracé à proximité d'établissements scolaires, sportifs ou sanitaires qu'ils citaient rendrait pour eux cette solution inacceptable compte tenu des nuisances qui en résulteraient pour les occupants de ces établissements ; de même, des questions ont été posées sur l'emplacement des échangeurs, sources de nuisances pour le voisinage.

- Les impacts sur les activités agricoles : l'étude faite par la Chambre Régionale d'Agriculture d'Ile de France souligne les forts prélèvements de terres agricoles qu'impliqueraient le tracé par le Pommeret mais aussi les deux variantes de la solution médiane ; elle signale également, comme on vient de le voir, l'impact du contournement des Essarts sur le plateau agricole ; cela conduit la Chambre Régionale à se déclarer favorable aux solutions d'aménagement sur place.

- En matière de pollution de l'air, a été signalé le problème posé par l'évacuation des gaz des tranchées couvertes qui seraient réalisées.

- Enfin les impacts possibles sur l'eau ont été signalés avec une certaine insistance (passage d'un tracé dans un secteur de partage des eaux ; présence dans cette zone anciennement marécageuse d'un système de rigoles hérité du 17<sup>e</sup> siècle et méritant attention).

Au-delà de ces aspects sectoriels, la Commission particulière avait retenu la demande d'une expertise portant sur l'évaluation monétaire des impacts environnementaux des différents tracés. La CNDP, après appel à la concurrence, a confié cette expertise complémentaire à un cabinet indépendant. Le résultat, certes simple compte tenu des délais de réalisation, était intéressant parce qu'il permettait la comparaison des différents types d'impacts sur une base homogène, il autorisait donc une approche plus globale ; cependant la méthode a été critiquée par certains et finalement l'étude n'a pas été utilisée comme on aurait pu l'espérer.

**V** - Coût et financement. Le coût des différentes solutions a été utilisé par divers intervenants comme un argument supplémentaire à l'appui de leur thèse : « il faut retenir le tracé par le vallon du Pommeret parce que... et parce qu'en plus c'est le moins cher » ; au contraire : « il ne faut pas envisager l'autoroute en souterrain sous la RN10 parce que... et parce que c'est la solution la plus chère, donc celle qui a le moins de chances d'être financée ».

L'indication par le maître d'ouvrage que, si elle était réalisée, l'autoroute serait sans péage a évidemment apaisé certaines inquiétudes.

Retenons enfin que le Conseil Général des Yvelines, par la voix de son Président lors de la séance de clôture, s'est engagé à intervenir, quelle que soit la décision prise par l'Etat, pour améliorer le tracé retenu.

.....

J'achève la rédaction du présent bilan avant le 14 Juillet ; il sera rendu public, en même temps que le compte-rendu de M. CARRERE, dans les prochaines semaines et au plus tard le 17 Août, deux mois après la fin du débat public.

Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour prendre et rendre publique sa décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet ; j'indique toujours que celui-ci doit en outre motiver sa décision et le faire par référence au contenu du débat public. Dans le cas présent, celui-ci a fait apparaître une telle diversité, et parfois une telle opposition, des positions exprimées, que cette obligation de motivation revêt un caractère particulier : il faut que tous puissent comprendre, à défaut de l'accepter, pourquoi telle solution est retenue et pourquoi telle autre ne l'est pas ; c'est seulement ainsi, après la longue et chaotique histoire de ce projet, que l'utilité du débat public pourra apparaître aux participants.



Yves MANSILLON

**cndp**  
Commission nationale  
du débat public

Commission nationale du débat public  
6 rue du Général Camou - 75007 Paris  
Tél : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90  
e-mail : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr) / [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)